

Impactul politicii europene în domeniul biocarburanților

Este nevoie de o reformă urgentă pentru a opri producerea biocarburanților nesustenabili și pentru promovarea soluțiilor corecte de decarbonizare a sistemului de transporturi!

POLITICA UE

Biocarburanții și Directiva privind Energia Regenerabilă (RED)

Până în anul 2020, statele membre ale Uniunii Europene sunt obligate să înlocuiască 10% din energia utilizată în transporturi cu energie din surse regenerabile, cea mai mare parte fiind constituită din biocarburanți. RED prevede o serie de criterii de sustenabilitate – cu scopul de a preveni schimbarea directă a destinației terenului – și stabilește volumul minim de gaze cu efect de seră care trebuie redus, în comparație cu carburanții fosili, pentru a se putea beneficia de subvenții. Criteriile actuale nu conțin însă metode de calcul pentru emisiile masive de carbon provocate de extinderea suprafețelor agricole datorată cererii mari de biocarburanți: este vorba de așa-numita 'Schimbare Indirectă a Destinației Terenului' (Indirect Land Use Change – ILUC).



Carburanții în UE în 2020

10% biocarburanți

Biocarburanții și Directiva privind Calitatea Carburanților (FQD)

Această directivă impune furnizorilor de carburanți o reducere cu 6% a amprentei de carbon pe unitate de carburant, până în 2020; utilizarea unui volum mai mare de biocarburanți este una dintre metodele prin care furnizorii pot atinge ținta respectivă. Criteriile de sustenabilitate sunt aceleași și pentru RED și pentru FQD, însă niciuna dintre cele două directive nu ia în considerare emisiile provocate de ILUC.

CE ESTE SCHIMBAREA INDIRECTĂ A UTILIZĂRII TERENURILOR?

Politicile UE au determinat o creștere a cererii pentru biocarburanți, care a provocat, la rândul ei, o cerere pentru terenuri agricole, la nivel global. Pentru a face față acestei cereri de noi terenuri, ecosisteme fragile - care constituie și depozite de carbon – precum pădurile, turbăriile sau pașunile sunt convertite în terenuri agricole. Acest fenomen provoacă o pierdere a biodiversității și o creștere substanțială a emisiilor de gaze cu efect de seră (GES), determinate de distrugerea vegetației și de lucrările agricole.

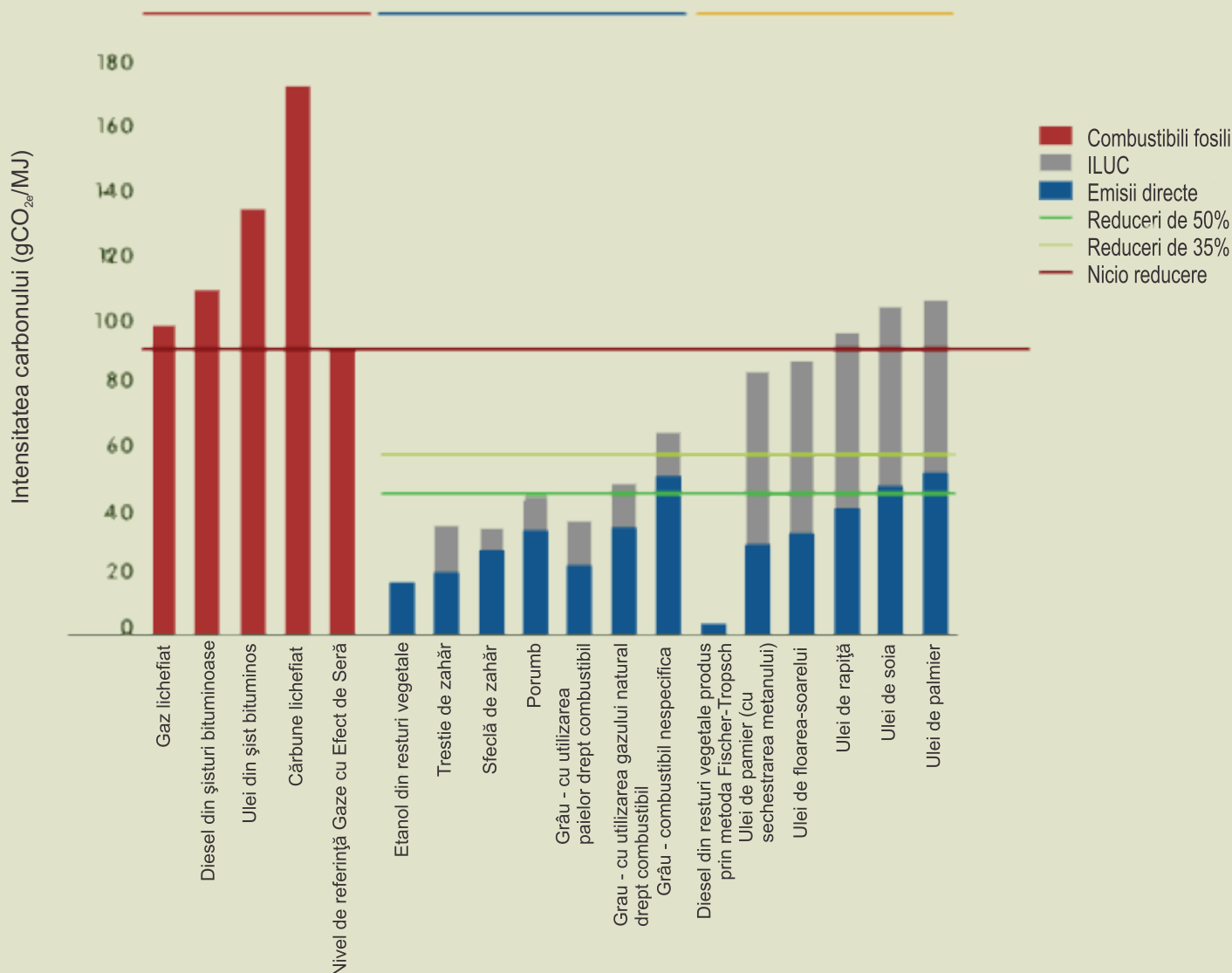
Se estimează că vor fi emise suplimentar în atmosferă, între 313 și 646 milioane tone CO₂-e (tone echivalent dioxid de carbon), între 2011 și 2020. Acest lucru este echivalent cu apariția suplimentară pe drumurile europene a unui număr de autoturisme cuprins între 14 și 29 de milioane, până în 2020, datorită fenomenului ILUC ^[1].

Pentru a satisface cererea de biocarburanți în cele 27 de state membre ale UE ^[2], până în anul 2020, o suprafață estimată între 4,7 – 7,9 milioane de ha (comparabilă cu suprafața Irlandei) va fi transformate în terenuri agricole.



EMISIILE REALE DE CO2 ALE BIOCARBURANȚILOR (INCLUZÂND ILUC)

Culturile destinate obținerii de biocarburanți au nivele diferite de emisii provocate de ILUC, materia primă pentru biodiesel având printre cele mai mari emisii. Conform unui studiu de impact al Uniunii Europene, biodieselul obținut din ulei de palmier, soia sau rapiță are emisii mai mari decât cel obținut din petrolul convențional^[3].



Pentru reducerea reală a emisiilor de GES este esențială calcularea corectă a emisiilor de carbon, atât pentru biocarburanți, cât și pentru carburanții fosili. În cazul biocarburanților, acest calcul trebuie să includă și factorul ILUC.

CONSUMUL ACTUAL ȘI PRECONIZAT DE BIOCARBURANȚI

2011 [4]
13.6 MTOE

1/5 din biocarburanții utilizați în 2011 provin din importuri



78% Biodiesel
21% Bioetanol
1% Alți biocarburanți

2020 [5]
30.4 MTOE

MTOE = Milioane de tone echivalent petrol



70% Biodiesel
23% Bioetanol
7% Alți biocarburanți

IMPACTUL BIOCARBURANȚILOR ASUPRA PRODUCȚIEI DE HRANĂ

Ponderea biocarburanților în producția totală de hrană ^[6]

2007 - 2009



20% din totalul
trestiei de zahăr



9% din plantele
oleaginoase

2021 (dacă se menține actuala politică)



34% din totalul
trestiei de zahăr



30% din plantele
oleaginoase

Impactul regional - astăzi, biocarburanții consumă:



65% din uleiurile
vegetale



50% din trestia
de zahăr



40% din
porumb

Impactul preconizat asupra prețului alimentelor până în 2021 ^[7]

Uleiuri vegetale 36% ↑

Porumb 22% ↑

Zahăr 21% ↑

Semințe 20% ↑

“Prețurile sunt substanțial mai mari decât în cazul în care biocarburanții nu ar fi fost produși”, afirmă FAO, OECD și Banca Mondială. Aceste organizații recomandă: “Guvernele G20 trebuie să renunțe la prevederile incluse în actualele politici naționale care subvenționează (sau mandatează) producția și consumul de biocarburanți.”

Volatilitatea prețurilor pe piața agricolă și a alimentelor: Schimbări ale politicilor. Raport 2011 al FAO, IFAD, FMI, OECD, WFP, Banca Mondială, WTO, IFPRI și UN HLTF.

SUBVENȚII PUBLICE GLOBALE ^[8]

Biocarburanții care se iau în considerare pentru atingerea țintelor prevăzute în RED și FQD sunt eligibili pentru subvenții directe de la guvernele naționale, scutiri de taxe sau mandatarea obligativității amestecului, ceea ce transferă costurile de la guverne la consumatori.



Biocarburanții

22 miliarde USD



Energia eoliană

18 miliarde USD



Energia solară fotovoltaică

12 miliarde USD

Biocarburanții au primit, în 2010, cele mai mari subvenții publice dintre toate tehnologiile de producere a energiei din surse regenerabile (deși beneficiile pentru mediu ale acestora sunt mult mai îndoielnice).

APA

În agricultură se utilizează aproximativ 70% din consumul global de apă dulce, într-o lume care deja are probleme cu asigurarea resurselor de apă și care are nevoie de hrană din ce în ce mai multă, pentru o populație din ce în ce mai numeroasă. Producerea de biocarbanți contribuie la agravarea acestei probleme.

1 litru biocarburant =  2500 litri apă ^[9]

BIODIVERSITATEA



Schimbarea destinației terenului, provocată de creșterea cererii de biocarbanți, în scopul atingerii țintelor fixate de UE, determină defrișarea pădurilor și distrugerea terenurilor mlăștinoase și a pășunilor. Abundența Medie a Speciilor (un mod de a măsura biodiversitatea) în zonele transformate în teren agricol va scădea cu aproape 85% ^[10].

ACAPARAREA TERENURILOR



37 milioane de hectare de teren au fost cumpărate cu scopul producerii de biocarbanți, indică cifrele publicate de International Land Coalition. Biocarbanții au provocat una dintre cele mai mari „febre a terenurilor“ din zilele noastre.

ALTE TIPURI DE IMPACT DE MEDIU

Rezultatele indică nu numai faptul că biodieselul are un impact asupra climei mai mare decât carburantul diesel convențional, ci și acela că biocarbanții au un impact mai mare de mediu decât carburanții fosili, când se ia în considerare o serie întregă de indicatori. Atunci când a făcut evaluarea integrală a impactului de mediu al biocarbanților, Institutul EMPA ^[12] din Elveția a aflat că, în comparație cu carburanții fosili, biocarbanții obținuți din culturi agricole au un impact mai mare asupra climei, a eutrofizării determinate de poluarea difuză cu fertilizatori, contribuie la acidifiere și la distrugerea stratului de ozon și afectează sănătatea umană.

SOLUȚII

UE trebuie să ia următoarele măsuri:

- Să renunțe la ținta pentru biocarbanții destinați sectorului de transporturi
- Să includă contabilizarea corectă a emisiilor de carbon (factorii ILUC) în RED și FQD
- Să întărească criteriile de sustenabilitate

Aceste măsuri vor oferi stimulentele necesare pentru stoparea producției de biocarbanți nesustenabili și orientarea, în viitor, către un transport bazat pe tehnologii de eficiență energetică, utilizarea surselor de energie regenerabilă pentru propulsia auto și utilizarea, limitată, a biocarbanților obținuți din deșeuri și reziduuri (însoțită de definiții clare și criterii de sustenabilitate care să prevină transferul și să respecte ierarhia deșeurilor).

1, 2, 5 – IEEP (2011) Anticipated Indirect Land Use Change Associated with Expanded Use of Biofuels and Bioliquids in the EU, http://www.ieep.eu/assets/786/Analysis_of_ILUC_Based_on_the_National_Renewable_Energy_Action_Plans.pdf
3 – European Commission (2012) Impact Assessment accompanying ILUC proposal, http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/fuel/docs/swd_2012_343_en.pdf
4 – EurObserv'ER (2012) Biofuels barometer, <http://www.eurobserv-er.org/pdf/baro212.asp>
6 – OECD (2011) Price Volatility in Food and Agricultural Markets: Policy Responses, <http://www.oecd.org/tad/agriculturaltrade/48152638.pdf>
7 – IEEP (2012) EU Biofuel Use and Agricultural Commodity Prices: A Review of the Evidence Base, http://www.ieep.eu/assets/947/IEEP_Biofuels_and_food_prices_June_2012.pdf
8 – IISD (2012) State of Play on Biofuel Subsidies: Are policies ready to shift? <http://www.iisd.org/publications/pub.aspx?id=1624>
9 – FAO (2009) Water at FAO: Information Note, <http://www.fao.org/nr/water/docs/wateratfao.pdf>
10 – JRC (2011) Estimate of GHG emissions from global land use change scenarios, http://iet.jrc.ec.europa.eu/sites/default/files/documents/scientific_publications/2011/technical_note_eu24817.pdf
11 – International Land Coalition (2011) Land Rights and the Rush for Land: Findings of the Global Commercial Pressures on Land Research Project, <http://www.landcoalition.org/cpl/CPL-synthesis-report>
12 – EMPA (2012) Harmonisation and extension of the bioenergy inventories and assessment,